¿Otro periférico?

Lo que el Blvd. Luis H. Álvarez realmente le costará a Chihuahua

Documento de postura sobre el proyecto vial Poniente 5 y la solicitud de crédito de 150 millones de pesos

Arq. Rodrigo Revilla Romero
Director de Chihuahua en Bicicleta · Presidente de Desarrollo y Movilidad Alternativa
Chihuahua, Chih. — Julio de 2026

Resumen ejecutivo

El Congreso del Estado está por autorizar el arranque de una obra de más de 1,500 millones de pesos — el Blvd. Luis H. Álvarez o Poniente 5, según la estimación del propio alcalde —, disfrazado de un crédito de 150 millones para su "primera etapa": una vialidad de primer orden de 20.8 kilómetros al poniente de la ciudad de Chihuahua. Este documento sostiene, con base exclusiva en documentos oficiales y estudios técnicos reconocidos, que el proyecto no debe aprobarse en sus términos actuales. No porque la ciudad no necesite resolver su movilidad —la necesita con urgencia—, sino porque esta obra no la resuelve: la agrava, y compromete al erario con un pasivo que nadie ha cuantificado ante el órgano que votará el crédito.

La evidencia es contundente y proviene, en su mayor parte, de los propios instrumentos del municipio. El estudio de factibilidad del proyecto dimensiona la vialidad con base en el tráfico del desarrollo inmobiliario que la propia obra habilitará. El Plan de Desarrollo Urbano 2040 ordena consolidar una ciudad compacta. Los estudios del IMPLAN documentan que Chihuahua tiene suelo urbano sobrado para décadas. Y la evidencia nacional e internacional demuestra que el modelo de expansión periférica es financieramente insostenible. La primera etapa cuesta 386 millones de pesos por solo 3.7 de los 20.8 kilómetros; el costo total, estimado por el propio alcalde en 1,500 millones de pesos, ya se quedó corto antes de colocar el primer metro de pavimento. Chihuahua no necesita otro periférico para seguir creciendo hacia afuera; necesita dejar de crecer hacia afuera para consolidarse, densificarse y aprovechar la ciudad que ya existe y que ya pagamos.

1. El proyecto y su costo real

1.1 Lo que se está votando

El Blvd. Luis H. Álvarez es una vialidad proyectada de primer orden con una longitud de 20.8 kilómetros, que correría de norte a sur por el poniente de la ciudad, desde la Av. Norte 4 (Av. Río Colorado) hasta la Prolongación Teófilo Borunda. El proyecto fue promovido por el propio Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN), y su estudio de factibilidad técnica fue elaborado por Grupo CADUMA Consultores en octubre de 2023 (documento 2023.EIV.03). La sección contemplada en el Plan de Desarrollo Urbano es de 65 metros de ancho, con seis carriles centrales y cuatro laterales; la propuesta del estudio ajusta la corona a 57.20 metros, ampliándose a 65 en los tramos con líneas de alta tensión.

La obra no viene sola. El mismo estudio la enmarca junto con la Prolongación de la Av. Teófilo Borunda (9.96 kilómetros) y el Libramiento Sur (22.53 kilómetros): en conjunto, más de 53 kilómetros de nuevas vialidades periféricas que forman un arco poniente-sur alrededor de la ciudad, y que el municipio y el estado tendrán que mantener a perpetuidad.

1.2 Los 150 millones no son el costo: son el enganche

La solicitud de crédito por 150 millones de pesos financia únicamente la primera etapa del proyecto: 3.7 kilómetros entre las avenidas Viñedo Encinillas y De la Cantera, con apenas dos carriles de los diez que contempla la sección final. El costo de esa primera etapa asciende a aproximadamente 386 millones de pesos, integrados por 150 millones del Municipio (el crédito en cuestión), 150 millones del Gobierno del Estado y el resto mediante aportaciones de desarrolladores privados a través de infraestructura complementaria.

En enero de 2024, el alcalde Marco Bonilla estimó públicamente el costo total del proyecto en 1,500 millones de pesos, describiéndolo como "una inversión muy alta, un proyecto tipo el Periférico de la Juventud" (El Heraldo de Chihuahua, 18 de enero de 2024). La aritmética de la primera etapa demuestra que esa estimación ya fue rebasada: si 3.7 kilómetros parciales cuestan 386 millones, los 20.8 kilómetros completos superan los 2,000 millones incluso en versión reducida, y considerablemente más a sección completa. A ello se suma un pasivo permanente que ningún documento oficial ha cuantificado: el transporte público para la nueva zona —que el propio estudio de factibilidad reconoce inexistente—, el agua, el drenaje, el alumbrado, la seguridad y el mantenimiento perpetuo de la vialidad y de los desarrollos que detone.

La pregunta de fondo no es si la ciudad puede pagar 150 millones de pesos. Es por qué una obra de más de 1,500 millones se somete a votación por partes, sin que el costo completo del proyecto — ni su pasivo de operación — se haya presentado nunca ante el Congreso que autorizará su arranque.

1.3 El contexto: la sumatoria de obras viales desde el PDU 2009

El Plan de Desarrollo Urbano es, desde 2009, el documento rector de la ciudad — la guía que el IMPLAN está obligado a seguir. Conviene entonces medir qué parte del plan se ha ejecutado. Del capítulo vial, la ejecución ha sido constante a lo largo de cuatro administraciones; la siguiente tabla recoge únicamente las obras mayores con inversión documentada en comunicados oficiales y prensa:

Obra	Año	Inversión (MDP)
Puentes Gemelos Teófilo Borunda (Guadalupe/María Luisa, 710 m)	2014	200.9
Tres turboglorietas (Pacheco, Juan Pablo II, Fuentes Mares)	2019	42.2
Paso superior Periférico de la Juventud–Valle Escondido/Vía Sicilia	2020–21	~90
Distribuidor Vial Sur Fuentes Mares–Pacheco (puente de 880 m y túnel de 450 m)	2022–23	228.7
Gaza de incorporación Teófilo Borunda–Periférico	2025–26	>395
Paso superior Los Nogales–Av. de las Industrias	2025–26	~327
Paso superior Carr. Aldama–Av. Fuerza Aérea	2025–26	>148
Suma documentada (7 obras)		**≈ 1,430 MDP**

La suma — cuando menos 1,430 millones de pesos en solo siete obras documentadas — es conservadora: excluye las obras de la administración 2010–2016 sin monto localizable en hemeroteca, la ampliación original de la Av. Teófilo Borunda y el paquete estatal de seis obras viales anunciado para 2026. Tres datos de contexto completan el cuadro: las tres soluciones viales en curso se financiaron con un crédito de 570 millones de pesos; el municipio reporta más de 1,430 millones invertidos en obras estratégicas tan solo en 2026; y la administración actual ha contratado deuda pública por 1,095 millones de pesos. Mientras tanto, del capítulo de movilidad sustentable del mismo plan rector — 490 kilómetros de ciclorutas y 13 rutas troncales — se ejecutó el 3% y una troncal, respectivamente. **El PDU no ha funcionado como plan rector, sino como un menú del que solo se ordenan vialidades**. La Poniente 5, con sus más de 1,500 millones, sería el platillo más caro de ese menú.

2. La obra se justifica con el tráfico que ella misma va a crear

El argumento oficial es que la vialidad atenderá la demanda de tráfico regional y descargará las vialidades interiores. El estudio de factibilidad dice otra cosa. En su página 54 declara, textualmente, que la vialidad **"permite la vinculación de sectores propuestos de urbanización futura, principalmente para desarrollo habitacional"**. Y en su capítulo de propuesta (pp. 263 y siguientes), la sección vial se dimensiona con base en "el pronóstico deseado del volumen de viajes generados por el suelo programado": es decir, con los viajes que producirán los nuevos fraccionamientos que la propia obra hará posibles. El escenario óptimo del estudio proyecta hasta 76,461 nuevos habitantes y 24,428 viviendas en la zona.

Esto configura una circularidad que debe nombrarse con claridad: la obra no se justifica con el tráfico existente, sino con el tráfico futuro del desarrollo inmobiliario que ella misma habilita. **En ninguna sección del estudio se modela ni se demuestra que el boulevard descargue el tráfico regional actual de las vialidades saturadas.** No es una obra para resolver la movilidad de hoy; es una obra para abrir suelo periférico. No es política de movilidad: es política de suelo.

3. El problema urgente está en otro lado

El propio estudio de factibilidad documenta dónde se encuentra la emergencia real de movilidad en Chihuahua. El Periférico de la Juventud opera en nivel de servicio E —al límite de su capacidad—, con 7,031 vehículos por hora en su hora de máxima demanda y 2,892 accidentes registrados entre 2019 y 2022, el mayor índice de la ciudad. La Av. Tecnológico opera en nivel D. El viaje promedio casa-trabajo es de 28 minutos, con un solo ocupante por vehículo, porque el transporte público no constituye una alternativa real. El mismo estudio lo admite sin rodeos: el servicio de transporte público "NO es lo suficientemente amplio" ni siquiera para servir a la zona del proyecto.

En el plano nacional, el Reporte de Prosperidad Urbana de ONU-Habitat (CPI 2019) califica a México con 4.1 sobre 100 en infraestructura de transporte masivo: el rezago estructural del país está en el transporte público, no en la falta de vialidades para el automóvil. Desde 2012, los lineamientos de Planes Integrales de Movilidad del ITDP establecen la secuencia correcta de decisiones: Evitar los viajes largos en automóvil mediante ciudad compacta y ocupación de vacíos urbanos; Cambiar hacia el transporte público y la movilidad activa; y solo al final Mejorar la infraestructura vehicular. El Blvd. Luis H. Álvarez invierte exactamente esa jerarquía: empieza por el pavimento, promete el transporte después y genera los viajes que dice resolver.

3.1 Lo prometido contra lo construido: la prueba de las prioridades invertidas

El propio PDU 2040, en su versión de 2009 (Tercera Actualización, Parte 4, pp. 151–152), estableció como "proyecto fundamental" una Red de Ciclorutas de 490 kilómetros con plazos explícitos: 33 km de etapa inmediata (2007–2008), 84 km a corto plazo (2009–2011) y 373 km entre 2012 y 2026. El plazo final vence este año. Lo construido: aproximadamente 16 kilómetros, incorporados junto con la primera ruta troncal — el 3.3% de la meta —, y ni siquiera ese mínimo se conservó: las ciclovías nunca fueron transferidas al municipio como estaba previsto, no recibieron mantenimiento ni promoción, y a la fecha varias han desaparecido bajo repavimentaciones o permanecen en el abandono (inventario de Chihuahua en Bicicleta, 2026).

En transporte público el patrón es idéntico. El mismo PDU 2009 ordenaba sustituir el sistema de rutas independientes por un Sistema Integrado de Transporte Público con 13 rutas troncales, 19 alimentadoras y 20 convencionales, integración tarifaria total, dos terminales y una fase inicial de 12 kilómetros de carriles exclusivos con 24 estaciones (PSMUS 2006, Cal y Mayor). **Diecisiete años después existe únicamente esa fase inicial: una troncal de trece.** La Quinta Actualización del PDU (2016) reiteró el compromiso con una primera etapa de nueve ciclovías nombradas — Picacho, Cantera, Teófilo Borunda, Tecnológico, Lombardo Toledano, Ch-P, Pacheco–Nueva España, Equus y Aeropuerto I — y con el objetivo declarado de hacer de Chihuahua "la ciudad líder del norte de México en movilidad ciclista"; diez años después, esa primera etapa tampoco existe. Mientras tanto, la infraestructura vial para el automóvil nunca ha esperado: el Periférico se amplió, los pasos a desnivel se construyeron y el Blvd. Luis H. Álvarez consiguió la aprobación de su crédito en comisión en menos de tres años desde su estudio de factibilidad. **El plan no falla por falta de metas; falla porque el presupuesto elige sistemáticamente al automóvil.**

3.2 La Ley de Movilidad del Estado: el mandato presupuestal que se ignora

Desde el 1 de enero de 2025 está en vigor la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua (P.O.E. No. 82, 12 de octubre de 2024), promulgada por la actual administración estatal. Su Artículo 8 no es una declaración de principios: es un mandato sobre el gasto. Establece, textualmente, que **"la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones y recursos presupuestales en materia de movilidad y la seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a la persona"**, conforme a la jerarquía siguiente: primero las personas peatonas, después las ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, después las usuarias del transporte público, después el transporte de mercancías y, en último lugar, las personas usuarias de vehículos motorizados particulares. La misma ley obliga a las autoridades a "priorizar en los presupuestos las acciones en materia de movilidad y seguridad vial de conformidad con la jerarquía de movilidad" y a evaluar cada proyecto de inversión por sus efectos económicos, sociales y ambientales.

El contraste con la práctica es directo: cuando menos 1,430 millones de pesos documentados en obras para el último nivel de la jerarquía, contra una red ciclista al 3%, una troncal de trece y ningún programa de infraestructura peatonal — y ahora la propuesta de sumar más de 1,500 millones adicionales en el mismo nivel. No se trata de alegar la ilegalidad de una obra en particular, sino de señalar lo evidente: el patrón de asignación presupuestal en materia de movilidad contradice el mandato expreso del Artículo 8 de una ley que este mismo gobierno promulgó. La exigencia no es un favor; es cumplimiento.

4. Chihuahua no necesita más suelo: necesita usar el que ya tiene

Los estudios del propio IMPLAN lo demuestran. El Estudio de Factibilidad de Modelos de Densificación (CEE-1805, 2018) documenta que más del 18% del parque habitacional de la ciudad está desocupado, que existen 2,735 hectáreas de predios baldíos dentro de la mancha urbana, y que las reservas de crecimiento ya autorizadas son suficientes aproximadamente hasta el año 2063 —cerca de 2070 si se ocupan los baldíos—. La densidad de población lleva décadas cayendo, el Centro Urbano se despuebla, y la expansión se orienta a periferias cada vez más lejanas y costosas de servir. El mismo estudio documenta además el fenómeno de gentrificación en la zona Cantera–El Palomar, advertencia de que la densificación debe hacerse con instrumentos de suelo y no solo con permisos de construcción.

El Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chihuahua Visión 2040, en su Séptima Actualización (Acuerdo 015/2024), ordena consolidar una ciudad compacta, contener la huella urbana y aumentar la edificación de más de dos niveles con usos mixtos. La ciudad necesita producir vivienda —el propio Plan estima una necesidad del orden de 7,293 viviendas anuales para no generar rezago—, pero esa demanda cabe holgadamente dentro de la mancha urbana actual durante décadas: en los baldíos, en la vivienda desocupada, en los corredores con potencial de verticalización. Construir este corredor contradice el plan que el propio municipio aprobó en 2024.

5. El costo de la expansión: la evidencia

5.1 Urbanizar periferia cuesta hasta 18 veces más

La Nueva Agenda Urbana Ilustrada de ONU-Habitat —documento que el propio estudio del boulevard cita en su bibliografía— documenta el caso "Santiago: los costos de la expansión": **dotar de infraestructura y servicios una vivienda en la periferia costó casi 18 veces más que hacerlo en la ciudad consolidada (363 dólares por unidad en el centro contra 6,387 en áreas de expansión).** El desglose es elocuente: las vialidades de acceso y circulación cuestan 26 veces más por vivienda en la periferia. La respuesta de Chile ante ese hallazgo fue redirigir el subsidio público a repoblar el centro de Santiago; la población central creció 55% en una década. No solo existe la crítica: existe la alternativa probada.

5.2 El modelo no es financieramente sostenible

Para México, el estudio "El costo de la expansión urbana en México" (Zubicaray et al., 2021; Coalition for Urban Transitions / WRI) calculó que los costos de provisión de servicios urbanos básicos y el gasto de desplazamiento de las familias derivados de la expansión equivalen ya a más del 1% del PIB nacional cada año, y que, de continuar el

modelo actual, para 2050 la mitad de las ciudades analizadas tendría que incrementar su gasto municipal entre 48% y 244% solo para mantener el nivel actual de servicios por vivienda. Su conclusión textual: el modelo urbano actual no es sostenible financieramente a largo plazo. El estudio también advierte que son las familias de las periferias —las más vulnerables— quienes absorben los mayores costos de desplazamiento del modelo disperso.

En materia de transporte, el informe "Ciudades compactas y electrificadas: México" (ITDP y Universidad de California en Davis, 2024) demuestra que la construcción de vialidades para el automóvil es ya el mayor gasto de los gobiernos mexicanos en transporte urbano, y recomienda expresamente evitar nuevas inversiones en infraestructura centrada en el automóvil, redirigiéndolas al transporte público y la movilidad activa, con ahorros estimados de 24 billones de pesos a 2050 a nivel nacional, incluidos 4 billones para el sector público.

6. ¿Quién gana y quién paga?

El mecanismo económico del proyecto es conocido y debe describirse sin eufemismos. Se adquiere suelo periférico a bajo costo precisamente porque carece de servicios; la obra pública lo vuelve accesible y multiplica su valor; y los fraccionamientos resultantes exigen después servicios —agua, drenaje, alumbrado, seguridad, transporte, pavimento a perpetuidad— cuyo costo se socializa vía presupuesto municipal y estatal. La plusvalía es privada; el costo es público. No hace falta atribuir intenciones: la propia fórmula de financiamiento de la primera etapa reconoce "aportaciones de desarrolladores privados", confirmando que existen desarrolladores con interés económico directo en el trazo.

Frente a las declaraciones oficiales que niegan que la obra busque favorecer al sector inmobiliario, la respuesta no es un debate de intenciones sino una prueba de transparencia: que se publique el padrón de propietarios del suelo a lo largo del trazo, y que cualquier plusvalía generada por la inversión pública se capture mediante los instrumentos que la propia Nueva Agenda Urbana recomienda —contribuciones por mejoras, impuestos a baldíos, cargas de urbanización completas al desarrollador, incluido el transporte público—. Si el suelo periférico pagara su costo real, la mayoría de estos proyectos dejaría de ser rentable por sí sola, sin necesidad de prohibición alguna. Si el negocio no existe, esa transparencia no le cuesta nada a nadie.

7. La alternativa: en qué sí invertir

Esta postura no es contra la inversión pública: es por su correcta asignación. Los 150 millones de pesos del crédito —y los recursos estatales y las aportaciones privadas que lo acompañan— tendrían un impacto incomparablemente mayor aplicados donde los propios diagnósticos oficiales ubican el déficit: un sistema de transporte público digno, frecuente y con cobertura real; infraestructura de movilidad activa segura; la auditoría de seguridad

vial y las intersecciones del Periférico de la Juventud, donde hoy se concentran los accidentes; y los instrumentos de densificación —ocupación de baldíos, reciclaje de vivienda desocupada, vivienda intraurbana asequible— que el PDU 2040 ordena y que ningún presupuesto ha priorizado. La experiencia internacional y la nacional coinciden: cada peso invertido en consolidar la ciudad existente rinde más, cuesta menos a futuro y beneficia a más personas que cualquier peso invertido en abrir nueva periferia.

Conclusiones

Primera. El Blvd. Luis H. Álvarez no es, en los hechos, una obra de movilidad: es una obra de apertura de suelo periférico. Su propio estudio de factibilidad la dimensiona con el tráfico del desarrollo inmobiliario que habilitará —hasta 76 mil habitantes y 24 mil viviendas— y en ningún punto demuestra que descargue las vialidades hoy saturadas.

Segunda. Lo que se vota no son 150 millones: es el arranque de una obra de más de 1,500 millones de pesos según la estimación del propio alcalde — cifra que la aritmética de la primera etapa (386 millones por 3.7 de 20.8 kilómetros, con 2 de 10 carriles) ya rebasó —, cuyo costo completo y pasivo permanente de servicios y mantenimiento nunca se han presentado ante el Congreso. Aprobar el crédito en estas condiciones es firmar el enganche de una deuda sin conocer su monto. El patrón, además, es sistemático: las obras viales de la última década — cuando menos 1,430 millones documentados en siete obras — se han financiado igualmente con deuda pública recurrente, mientras el capítulo de movilidad sustentable del mismo plan rector permanece sin ejecutar.

Tercera. El proyecto contradice el marco normativo y de planeación vigente en tres niveles: el PDU 2040, que ordena ciudad compacta y cuyos estudios documentan 18% de vivienda desocupada, 2,735 hectáreas de baldíos y reservas suficientes hasta 2063; la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado, cuyo Artículo 8 obliga a priorizar inversiones y presupuestos conforme a la jerarquía que coloca al automóvil particular en último lugar; y la Nueva Agenda Urbana y la jerarquía Evitar–Cambiar–Mejorar que México ha suscrito. El plan rector se ha ejecutado de manera selectiva — cuando menos 1,430 millones de pesos en su capítulo vial, 3% de su red ciclista, una de trece troncales — y la Poniente 5 profundizaría esa asimetría.

Cuarta. La evidencia económica es unánime: urbanizar periferia cuesta hasta 18 veces más que consolidar la ciudad existente, el modelo de expansión ya consume más del 1% del PIB nacional al año y llevaría a los municipios a incrementar su gasto entre 48% y 244% hacia 2050. La plusvalía de estas obras es privada; su costo es público y permanente.

Quinta. La exigencia mínima antes de cualquier votación es de transparencia: el costo completo del proyecto y su pasivo de operación presentados formalmente al Congreso; el padrón de propietarios del suelo en el trazo hecho público; y los instrumentos de captura

de plusvalía definidos por escrito. Mientras esas condiciones no se cumplan, el crédito no debe aprobarse.

> *Chihuahua no necesita otro periférico para seguir creciendo hacia afuera; necesita dejar de crecer hacia afuera para poder consolidarse, densificarse y aprovechar mejor la ciudad que ya existe y que ya pagamos. El problema no es solo que el Blvd. Luis H. Álvarez mueva coches: es que mueve la frontera urbana, y la factura nos la deja a todos.*

Referencias

Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chihuahua Visión 2040, Séptima Actualización, Tomo II. Acuerdo 015/2024, Periódico Oficial del Estado, 16 de marzo de 2024.

Grupo CADUMA Consultores (octubre 2023). Estudio de Movilidad Urbana / Estudio de Factibilidad Técnica: Blvd. Luis H. Álvarez (2023.EIV.03). Promotor: IMPLAN Chihuahua. Páginas citadas: 49–55, 263–265, 352–356.

IMPLAN Chihuahua (2018). Estudio de Factibilidad de Modelos de Densificación para la Ciudad de Chihuahua (CEE-1805). Páginas citadas: 61–64.

ONU-Habitat (2020). La Nueva Agenda Urbana Ilustrada. Caso "Santiago: los costos de la expansión", Tabla 1, p. 50.

Zubicaray, G. et al. (2021). El costo de la expansión urbana en México. Coalition for Urban Transitions / WRI México. Resumen ejecutivo, pp. 1–4.

ITDP y Universidad de California en Davis (septiembre 2024). Ciudades compactas y electrificadas: México. Informe para responsables políticos.

ITDP y Centro Eure (2012). Planes Integrales de Movilidad: lineamientos para una movilidad urbana sustentable.

ONU-Habitat (2019). Reporte Nacional de Prosperidad Urbana en México (CPI). Subíndice nacional de transporte masivo: 4.1/100.

"Construcción de vialidad Luis H. Álvarez es un proyecto a largo plazo y costaría 1.5 mdp [sic]: Bonilla". El Heraldo de Chihuahua, 18 de enero de 2024.

Cobertura periodística de la aprobación en comisión del crédito de 150 MDP para la primera etapa (3.7 km, ~386 MDP): El Heraldo de Chihuahua, El Diario de Chihuahua, La Opción, Quadratín Chihuahua; julio de 2026.

IMPLAN (2009). PDU 2040, Tercera Actualización, Parte 4: Propuesta de Desarrollo Urbano. Red de Ciclorutas (490 km por etapas, pp. 151–152) y Sistema Integrado de Transporte Público (13 troncales, pp. 133–135), con base en el PSMUS 2006 (Cal y Mayor y Asociados).

IMPLAN (2016). PDU 2040, Quinta Actualización, 4.5 Aportaciones a la Estrategia de Movilidad: primera etapa de red de ciclovías (9 corredores), pp. 192–193.

Chihuahua en Bicicleta (2026). Inventario de infraestructura ciclista existente: ~16 km construidos con la primera ruta troncal, sin transferencia al municipio, sin mantenimiento; tramos desaparecidos o en abandono.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua (P.O.E. No. 82, 12-oct-2024; en vigor 1-ene-2025). Artículo 8: jerarquía de la movilidad aplicable a inversiones y recursos presupuestales.

Inversiones en obras viales documentadas: Segundo a Segundo (Puentes Gemelos, 29-abr-2014, 200.9 MDP); El Heraldo de Chihuahua y Tiempo (turboglorietas, 2019, 42.2 MDP); Municipio de Chihuahua (paso superior Periférico–Vía Sicilia, 2020, ~90 MDP; gaza Borunda–Periférico, >395 MDP; Nogales–Industrias, ~327 MDP; Aldama–Fuerza Aérea, >148 MDP); Gobierno del Estado (Distribuidor Vial Sur Fuentes Mares, 2023, 228.7 MDP); Puente Libre (crédito de 570 MDP); El Diario de Chihuahua (1,430 MDP en obras estratégicas 2026); ZonaFree (deuda pública por 1,095 MDP).